

Vergaderjaar 2025–2026

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 114

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 oktober 2025

Het veiliger maken van reizen én werken in het openbaar vervoer (ov) heeft voor mij topprioriteit. Veilig kunnen reizen en werken in de trein, tram of bus is voor mij een randvoorwaarde voor toegankelijk en goed openbaar vervoer.

We zien dat de samenleving de afgelopen jaren harder is geworden, en dat merken reizigers en medewerkers ook in het ov. Het aantal meldingen van agressie, overlast en vandalisme op stations lag in 2024 hoger dan in 2023. Er is daarbij een verschil in hoe mannen en vrouwen de veiligheid beoordelen. In een recent onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gaf 61% van de regelmatige ov-reizigers aan zich wel eens onveilig te hebben gevoeld in het ov in de afgelopen 12 maanden. Voor de sporadische ov-gebruikers (die het ov minder dan 1 keer per maand gebruiken) is dat 28%. Uit ditzelfde onderzoek blijkt dat voor alle modaliteiten, dus ook ov, vrouwen zich vaker sociaal onveilig voelen.¹

Het ov moet ook een veilige werkomgeving zijn voor de ov-medewerkers. Sinds de coronapandemie is een toename in het aantal incidenten tegen werknemers in het ov. Helaas steeg in 2024 het aantal agressie-incidenten tegen NS-collega's verder ten opzichte van 2023 (1.095 ten opzichte van 1.042 incidenten).²

Het gevoel van onveiligheid wordt niet alleen veroorzaakt door incidenten, maar ook door de fysieke inrichting van de omgeving van een station. Donkere hoeken, slechte verlichting, lege ruimtes en een rommelige aanblik kunnen de sfeer negatief beïnvloeden en een gevoel van onveiligheid versterken. De stationsbelevingsmonitor laat al enige tijd een stabiel cijfer zien (score 6,9), maar in de avonduren geven reizigers aan zich vaker onveilig te voelen. Gemiddeld scoorden vorig jaar 55 stations

¹ Hoe kijken de inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan? KiM, 2025

² Jaarverslag 2024 NS

lager dan een 6 op de vraag of men zich veilig voelt 's avonds na 19.00 uur ten opzichte van 50 stations in 2023.³ Dit schuurt met het principe dat stations en het ov als geheel voor iedereen, op elk moment van de dag, een veilige plek zou moeten zijn.

De afgelopen periode heb ik ook veel medewerkers gesproken en verhalen gehoord van reizigers die deze onveiligheid aan den lijve hebben ondervonden. Dit maakt op mij grote indruk. Ik vind dit alles onacceptabel. Iedereen moet zich altijd veilig voelen in het ov, zowel de reiziger als de conducteur. Een veilig ov vergroot bovendien de aantrekkelijkheid van het ov en draagt daarmee bij aan de bereikbaarheid van vitaal economische voorzieningen. Ik zet daarom € 34,4 mln. extra in om de veiligheid op stations te verbeteren. Ik wil hier werk van maken via twee lijnen.

Programma «Een veilig station; altijd voor iedereen»

Het is nodig om doorbraken te creëren en een impuls te geven aan de aanpak van veiligheid in het ov. Ik heb € 20 mln. gereserveerd voor het Programma «Een veilig station; altijd voor iedereen». Dit programma richt zich op een aantal specifieke stations waar de nood het hoogst is. Samen met ProRail, NS en andere vervoerders gaan we maatwerkafspraken via stationsdeals maken om de veiligheid te vergroten. Deze deals zullen zich richten op maatregelen zoals verbeterde toezicht en aanwezigheid, fysieke omgevingsverbeteringen, gerichte maatregelen voor vrouwelijke reizigers en bestuurlijke en maatschappelijke partnerschappen.

De verbreding van het programma houdt in dat niet alleen naar het stationsdomein gekeken wordt waarvoor de vervoerder en ProRail verantwoordelijk zijn, maar ook naar de omgeving van het station waar de gemeente en particuliere organisaties een rol hebben in het beheren van de openbare ruimte. Een ov-reis begint en stopt niet bij het in- en uitchecken bij de poortjes. Het kan niet zo zijn dat de trein wordt vermeden doordat het station of de stationsomgeving onveilig is. Handhavers en politiemensen moeten snel kunnen schakelen, of dat nu op het stationsplein is of in de trein.

Dit programma gaat verder dan de huidige aanpak. We benutten niet alleen de kennis en ervaring van ProRail, NS en andere vervoerders, maar betrekken ook gemeenten, maatschappelijke en reizigersorganisaties. Daarmee bouwen we voort op lopende initiatieven, zoals de inzet van bodycams en het versterken van het handelingsperspectief van BOA's. Om doorbraken te realiseren wordt een ambassadeur aangesteld die partijen verbindt en aanjaagt. Daarnaast zullen lokale «stationsschouwen» worden georganiseerd met specifieke aandachtsgroepen. In een stationsschouw wordt het station benaderd vanuit het perspectief van de doelgroep.

Ik verwacht in het eerste helft van het 2026 de maatregelen op de eerste drie stations te kunnen starten. Ik zal de Kamer in de loop van 2026 informeren over de voortgang van het programma.

Basis op orde

Zoals gezegd blijft het kabinet er ook aan werken om de basis op orde te krijgen. ProRail en vervoerders zijn primair verantwoordelijk voor de veiligheid in het ov en op stations, maar zij kunnen dit niet alleen. Mijn ministerie werkt met hen samen om hen in staat te stellen deze complexe taak uit te kunnen voeren. De huidige bestaande aanpak is gericht op

³ Stationsbelevingsmonitor, ProRail 2024

maatregelen die de veiligheid van personeel verbeteren, onder andere door het introduceren van bodycams. Met Prinsjesdag heeft het kabinet gecommuniceerd dat er een subsidie van € 12 mln. verstrekt wordt aan NS voor de aanschaf van bodycams voor conducteurs.

Daarnaast wordt ook ingezet op het verbeteren van de veiligheid van reizigers door onder andere meer cameratoezicht op stations, hiervoor is in het kader van de Stationsagenda van IenW, ProRail en NS, waarin veiligheid één van de speerpunten is, recent € 4,6 miljoen toegekend aan ProRail en NS, voornamelijk voor camera's en fysieke aanpassingen. Ook wordt NS gecompenseerd voor de extra beveiligingskosten op station Maarheeze. De compensatie betreft € 2,3 miljoen voor het jaar 2024 voor de extra beveiligingsmaatregelen die NS heeft ingezet om de situatie op het station te beheersen.

In het kader van een goede samenwerking, gezamenlijke innovatie en kennisuitwisseling tussen de betrokken partijen wordt momenteel gewerkt aan een nieuw Landelijk Akkoord Sociale Veiligheid 2026–2030 als opvolger van het bestuurlijk Convenant Sociale Veiligheid in het ov 2020–2025. In opdracht van IenW en in samenwerking met vervoerders, ProRail, politie, decentrale overheden en het Ministerie van JenV is een evaluatie uitgevoerd van het Convenant waarbij de resultaten van de gezamenlijke inspanningen van partijen in kaart zijn gebracht en is gekeken naar een mogelijk vervolg inclusief manieren om de effectiviteit van de samenwerking te vergroten. De uitkomsten van de evaluatie zullen samen met het herijkte landelijke convenant sociale veiligheid met de Kamer worden gedeeld. De ambitie is om het Landelijk Akkoord Sociale Veiligheid in 2026 gereed te hebben inclusief bekrachtiging op bestuurlijk niveau.

Afsluitend

Iedereen moet zich op elk moment van de dag veilig voelen in het ov. Samen met alle partijen zetten wij ons in om dit elke dag opnieuw waar te maken. Ik hoop dat de inspanningen om het ov veiliger te maken bijdragen aan het maatschappelijk normeren van onacceptabel gedrag. Alleen door samen te werken en verantwoordelijkheid te nemen zorgen we voor een ov dat veilig is én blijft, voor zowel de reiziger als het personeel.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen